CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 099 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 18 avril 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 18 avril 2018

● (1530)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance nº 99 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions une mise à jour sur les projets d'infrastructure et le plan Investir dans le Canada.

Bienvenue à tous. Nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Nous recevons Pat Vanini, directrice générale de l'Association des municipalités de l'Ontario. Elle sera avec nous par vidéoconférence.

Brock Carlton, président-directeur général de la Fédération canadienne des municipalités et ami de longue date; ainsi qu'Alana Lavoie, gestionnaire, Politiques et recherche.

Patrick Émond, directeur, Recherche et politiques à la Fédération québécoise des municipalités; et Yvon Soucy, vice-président.

Je vous demanderais à tous de vous en tenir à cinq minutes afin que les membres du Comité aient suffisamment de temps pour poser leurs questions.

Madame Vanini, voulez-vous commencer?

Mme Pat Vanini (directrice générale, Association des municipalités de l'Ontario): Merci beaucoup, madame la présidente et membres du Comité. Je suis heureuse de pouvoir me joindre à vous, à distance, aujourd'hui.

Je crois comprendre qu'une partie des responsabilités du Comité consiste à examiner l'expérience de la première phase et ce qu'elle pourrait signifier pour la deuxième phase de certains programmes d'infrastructure.

Avant de faire quelques observations, je crois utile de vous parler un peu de l'AMO.

Notre mandat consiste à appuyer et à renforcer les gouvernements municipaux en Ontario. Nous avons une vaste expérience de la gestion des programmes. En fait, nous administrons le programme de la taxe sur l'essence au nom du gouvernement fédéral pour 443 administrations municipales de la province. Tout récemment, nous avons pris en charge l'administration d'un programme provincial de revitalisation des rues principales. Nous pouvons tirer des leçons de cette expérience quotidienne.

J'aimerais aussi donner aux députés un peu de contexte en ce qui concerne l'Ontario. Je pense que tout le monde connaît bien Toronto, mais il y a d'autres régions dans la province.

Il y a 444 administrations municipales. Leur taille et leurs caractéristiques varient d'une région à l'autre— 18 % de ces 444 administrations municipales ont moins de 1 000 habitants, soit moins que le nombre d'élèves dans certaines écoles secondaires de mon quartier; et 7 % ont une population supérieure à 100 000 habitants. La plupart des administrations municipales de l'Ontario appartiennent à la catégorie des petites et moyennes municipalités, tant dans le Nord que dans le Sud de la province.

Sur le plan administratif, la capacité des municipalités est également variable d'une région à l'autre. En ce qui concerne le personnel administratif à temps plein, celui qui répond aux exigences obligatoires des différentes lois fédérales et provinciales, 43 % de nos 444 administrations municipales ont moins de six employés administratifs à temps plein. Nous passons ensuite à 36 % des municipalités qui ont, en moyenne, environ 14 employés administratifs à temps plein. Cette capacité humaine est vraiment importante pour les gouvernements municipaux lorsqu'il s'agit de répondre à leurs obligations légales, qu'il s'agisse d'accords de paiements de transfert ou d'autres lois.

Pour ce qui est de la capacité financière des administrations municipales, par souci de brièveté, voici seulement quelques faits saillants qui méritent réflexion.

En Ontario, les administrations municipales reçoivent 9 ¢ sur chaque dollar d'impôt des ménages. Le gouvernement fédéral en reçoit 47. La province en reçoit 44 .

Nos recherches ont révélé que le déficit annuel d'investissement dans les services et l'infrastructure des 444 administrations municipales de l'Ontario est d'environ 4,9 milliards de dollars par année. Pour placer les choses dans leur contexte, 1 % de la partie ontarienne de la TVH rapporte environ 2,5 milliards de dollars. Les programmes d'infrastructure sont évidemment les bienvenus, surtout lorsqu'ils peuvent nous aider à améliorer la situation dans nos collectivités.

Je vais maintenant parler de la première phase. Je vais me concentrer sur le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées et le Fonds pour le transport en commun. Je sais qu'il y en a beaucoup d'autres, mais en ce peu de temps, voici quelques observations sur le processus de financement.

La première phase était un programme à très court terme. Cela a certainement donné, du moins en Ontario, des synergies très intéressantes et très utiles. Nous avons réussi à faire en sorte que les gouvernements municipaux reçoivent une allocation dont le montant est basé sur une formule. Ils savaient dès le départ le montant des fonds fédéraux-provinciaux qu'ils recevraient, ce qui signifie que les municipalités pouvaient, à partir de leurs renseignements sur la gestion des actifs, déterminer quels étaient les projets prêts à démarrer, ou presque prêts, mais qui n'étaient pas encore financés et ne pouvaient pas aller de l'avant. De ce point de vue, c'était assez positif.

Je pense toutefois que le véritable défi se situe au niveau du temps. Il a fallu près de cinq mois pour obtenir l'entente en Ontario. Une fois qu'elle a été signée, les gouvernements municipaux ont soumis des projets en environ six semaines. Je crois savoir qu'en Ontario, il y a eu plus de 2 000 projets, dont des projets des Premières Nations.

Le gouvernement provincial était chargé de la sélection de ces projets. Je crois aussi savoir qu'en même temps, au niveau fédéral, le ministère de l'Infrastructure faisait parallèlement sa propre sélection.

Entretemps, d'après ce qu'on m'a dit, l'examen et la diligence raisonnable des propositions de l'Ontario ont pris environ quatre mois. Ensuite, il a fallu attendre la mise en place des ententes de financement.

● (1535)

En fin de compte, les administrations municipales qui ont présenté des projets en octobre 2016 ont vu la date limite du programme fixée à mars 2018 se rapprocher de plus en plus, puis l'hiver est arrivé.

Pour ce qui est du processus et du calendrier, cela signifiait que les gouvernements municipaux devaient déterminer le risque. Devaient-ils procéder sans approbation, surtout pour les projets qui n'étaient pas financés dans le cadre de leur programme d'immobilisations, et évaluer ce risque? En cas de problème, ils auraient eu tout le risque à assumer. En raison de l'incertitude et du manque de rapidité, il était difficile pour certaines administrations municipales d'aller de l'avant. Par conséquent, il y a aussi eu un décalage.

La présidente: Madame Vanini, veuillez conclure vos observations pour l'instant.

Mme Pat Vanini: Pour ce qui est de la conception du programme, je pense que nous avons aussi beaucoup appris à ce sujet. Les administrations municipales ont un véritable problème de trésorerie. Je sais que toutes les provinces et tous les ministères fédéraux doivent également s'inquiéter de leur trésorerie, mais pour les administrations municipales, c'est très réel parce qu'elles ne peuvent pas faire de budgets déficitaires. Cela devient vraiment problématique.

Si l'on tient compte de tous ces éléments, on obtient pour les administrations municipales un tableau légèrement différent de celui qu'on verrait au niveau fédéral ou provincial.

● (1540)

La présidente: Merci beaucoup, madame Vanini.

Avant de passer aux témoins suivants, au nom du Comité, je tiens à exprimer nos condoléances à Mme Block pour le terrible accident qui s'est produit il y a deux semaines. Toutes nos condoléances et mes meilleurs voeux à tous.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Carlton, de la Fédération des municipalités.

M. Brock Carlton (chef de la direction, Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup.

[*Français*]

Merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui.

Je suis très heureux d'être ici pour discuter des progrès relativement au plan d'infrastructure Investir dans le Canada.

[*Traduction*]

Il est important d'avoir cette conversation avec le Comité. Au fil des ans, nous avons eu quelques conversations avec le Comité au sujet d'importantes questions d'infrastructure.

La FCM représente près de 2 000 municipalités desservant environ 90 % de la population canadienne.

Nous accueillons favorablement cette initiative du Comité, car nous pensons qu'il est nécessaire de vérifier régulièrement l'état d'avancement des programmes d'infrastructure pour s'assurer que le plan donne les résultats que les Canadiens sont en droit d'attendre.

Nous croyons que le plan Investir dans le Canada peut transformer notre pays. Comme vous le savez, les municipalités sont responsables de 60 % des infrastructures publiques du Canada. Elles ont montré qu'elles pouvaient transformer les investissements fédéraux prévisibles en résultats sur le plan de la croissance et de la qualité de vie. Ce plan fédéral aide à assurer aux municipalités la prévisibilité à long terme dont elles ont besoin pour aller de l'avant.

Grâce à la première phase d'investissement au Canada, les municipalités ont été en mesure de mener des travaux de réhabilitation, de planification et de conception en vue de préparer les projets d'édification du pays qui seront réalisés dans le cadre de la deuxième phase.

Par exemple, pendant la première phase, Surrey, en Colombie-Britannique, appuie les travaux de conception et la modernisation des égouts, des ponts et des corridors de services publics. Ces travaux génèrent des retombées économiques pour cette collectivité. Ils jettent également les bases de la phase deux de l'expansion du réseau de train léger de Surrey, ce qui se traduira par 24 600 années-personnes d'emploi et une ville plus vivable pour attirer les talents et les investissements. Les deux phases s'accordent bien ensemble à certains endroits.

Nous avons participé activement à la préparation de la phase deux. Nous avons toujours su que son succès dépendrait des négociations fédérales avec les provinces et les territoires, appelées ententes bilatérales intégrées. Alors que ces négociations mènent à des accords bilatéraux, ce que nous voyons est encourageant. Nous constatons une reconnaissance profonde du rôle que les gouvernements locaux jouent dans l'édification de la nation.

J'aimerais attirer l'attention du Comité sur trois aspects des accords bilatéraux que nous jugeons particulièrement importants.

Premièrement, il y a l'engagement à soutenir un juste équilibre entre les projets municipaux et provinciaux grâce au financement. Cela signifie que les projets locaux ne sont pas simplement « souhaitables », mais « indispensables » pour le Canada. Nous avons toujours dit que les solutions locales pouvaient résoudre bon nombre de nos plus grands défis nationaux. De meilleurs transports en commun et de meilleures routes atténuent les embouteillages locaux, mais stimulent également la productivité du Canada. Le renforcement de l'infrastructure verte locale contribue à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de changements climatiques. Une caractéristique importante de la phase deux et des ententes bilatérales est qu'elles cherchent à assurer un juste équilibre entre les projets provinciaux et les projets municipaux.

Deuxièmement, les ententes prévoient un partage significatif des coûts pour faire avancer les projets locaux. La principale contribution des municipalités n'est pas seulement l'argent, mais aussi l'expertise dans la prestation de solutions qui fonctionnent. C'est pourquoi la FCM a recommandé un partage des coûts de la phase deux à raison de 40 % pour le gouvernement fédéral, 40 % pour la province et 20 % pour la municipalité. Le gouvernement fédéral a maintenant adopté la norme de 40 %, et les provinces s'engagent à assumer 33 %. Il est très important pour les municipalités que les trois quarts des coûts d'immobilisation des projets locaux soient couverts. Cela montre que le Canada a besoin de ces projets locaux pour aller de l'avant, et que les municipalités tireront le maximum de tous les moyens disponibles.

La troisième caractéristique des ententes intégrées est l'engagement à assurer le progrès dans les collectivités rurales et nordiques. La FCM a toujours insisté sur le fait qu'un plan crédible d'édification du pays doit inclure des collectivités de toutes tailles. Il doit reconnaître les réalités financières et administratives des collectivités rurales et du Nord. Par conséquent, pour faire avancer les projets, Ottawa a augmenté sa part des coûts à 50 % pour les projets ruraux et à 60 % pour les collectivités de moins de 5 000 habitants. Dans cette optique, les accords bilatéraux visent à rationaliser l'administration des projets ruraux et à réduire les obstacles à l'amélioration des routes, de la large bande et du traitement des eaux usées.

Même s'il s'agit d'engagements importants, il reste encore du travail à faire pour qu'ils se traduisent par des progrès et des résultats concrets. Tous les paliers de gouvernement ont des leçons à tirer de la phase un pour passer à la phase deux.

En résumé, au cours de la dernière année, la FCM a pris le temps de réfléchir à la première phase. Nous avons rencontré les ministres fédéral et provinciaux de l'Infrastructure pour discuter des améliorations à apporter pour la phase deux. Nous avons fait valoir qu'il était essentiel, pour assurer la réussite de la phase deux, d'appliquer ce que la phase un nous a appris au sujet de l'équilibre à respecter, du partage des coûts et de l'attention particulière à accorder au Canada rural. Nous devons reconnaître les mérites du ministre Sohi et de son équipe pour leur écoute, leur compréhension et le suivi des négociations bilatérales sur la phase deux.

En fin de compte, nous devons exécuter la phase deux comme il faut. Les gouvernements locaux sont déterminés à y parvenir. Les administrations locales seront en mesure d'obtenir des résultats concrets bien avant de pouvoir déposer les reçus qui figurent dans les chiffres des dépenses du gouvernement fédéral.

Les gouvernements locaux seront là pour faire avancer les grands dossiers nationaux, c'est-à-dire la croissance économique, la productivité et la réduction des émissions. Les gouvernements locaux bâtiront les collectivités viables et concurrentielles dont le Canada a besoin pour prospérer, des collectivités qui attireront et soutiendront les entreprises en croissance, les travailleurs talentueux et les innovateurs dont nous avons besoin au pays.

C'est la contribution que les municipalités apportent à l'édification du pays, et c'est ce qui nous motive en tant que partenaires du gouvernement fédéral.

● (1545)

Nous tenons à remercier le Comité de l'attention qu'il porte à cette question, et nous serons heureux de répondre à vos questions plus tard.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Carlton.

Monsieur Soucy, vous avez la parole.

[*Français*]

M. Yvon Soucy (vice-président, Fédération québécoise des municipalités): Bonjour, madame la présidente, membres du Comité, mesdames et messieurs.

J'aimerais tout d'abord remercier le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de cette invitation.

La Fédération québécoise des municipalités a été fondée en 1944. Elle compte près de 1 000 municipalités locales et municipalités régionales de comté, soit une force de 7 000 élus.

Constamment, nous défendons l'autonomie municipale et nous travaillons à favoriser le développement des régions. Notre fédération représente en grande partie les municipalités de moins de 15 000 habitants ainsi que les régions rurales. À titre indicatif, le Québec compte plus de 900 municipalités de moins de 5 000 habitants.

Concernant la mise à jour des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada, la FQM souhaite aujourd'hui vous faire part de ses attentes et des priorités des municipalités du Québec.

Pour les petites municipalités, l'apport le plus important de la première phase d'investissement en infrastructure est la mise sur pied du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, le FEPTEU.

À la suite de l'entente Canada-Québec survenue le 5 juillet 2016, les municipalités ont pu déposer des demandes dans le cadre de ce programme à partir du 2 septembre 2016. Le programme a alors connu une popularité importante. En à peine trois semaines, les demandes transmises par les municipalités étaient tellement nombreuses qu'on a dû mettre fin à la réception des projets.

Au Québec, c'est plus de 130 municipalités qui ont vu leurs projets approuvés. Initialement, il avait été établi que l'ensemble de ces projets devaient être réalisés au plus tard le 31 mars 2018. Or, compte tenu de la lenteur de certains processus administratifs, plusieurs municipalités n'ont pu entamer leur processus d'appel d'offres avant la saison estivale de 2017. Par conséquent, lors de notre assemblée générale annuelle de septembre 2017, nous avons adopté une résolution demandant de reporter au 31 mars 2019 la date de fin des travaux admissibles à un remboursement. Cette résolution faisait également suite à l'envoi de lettres par le gouvernement fédéral indiquant qu'il plafonnerait à 40 % le remboursement des dépenses admissibles après le 31 mars 2018. À la suite de ces démarches, le ministre fédéral de l'Infrastructure et des Collectivités a reporté la date de fin des projets au 31 mars 2019 pour 117 projets au Québec.

Il va sans dire que le report de la date de fin des travaux liés au FEPTEU explique que des sommes importantes n'aient pas encore été dépensées dans le cadre de la première phase. Procéder à des investissements aussi importants sur une aussi courte période comporte des défis de taille pour des municipalités de moins de 5 000 habitants. De plus, les modalités du programme font que les travaux effectués en régie interne et les travaux effectués par les services d'ingénierie des municipalités régionales de comté ne sont pas admissibles. Par conséquent, les municipalités sont dans l'obligation de faire appel à des ingénieurs à l'externe, une situation coûteuse pour bien des régions éloignées et qui entraîne des retards supplémentaires.

En ce qui concerne la deuxième phase d'investissement en infrastructure, nous sommes toujours en attente de la signature d'une entente bilatérale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec. Lors d'une rencontre de notre conseil d'administration de février dernier, une résolution demandant que les ententes bilatérales soient finalisées le plus tôt possible a été adoptée. Cette résolution demande également que les nouveaux programmes d'infrastructure élargissent les dépenses admissibles de manière à répondre aux besoins des municipalités et qu'ils n'accroissent pas la reddition de comptes demandée aux municipalités. Cependant, le contenu des ententes signées dans d'autres provinces lors des dernières semaines n'est pas de nature à calmer nos inquiétudes.

En ce qui a trait au Fonds pour l'infrastructures verte, les investissements prévus sont de l'ordre de 1,8 milliard de dollars au Québec au cours des 10 prochaines années. De plus, il est proposé que 45 % du montant global soit dédié au volet de l'atténuation des changements climatiques. Par conséquent, moins de 55 % du Fonds pourrait profiter aux projets visant les travaux d'infrastructure en eau potable et en eaux usées.

Bien que la FQM considère qu'il est important de préparer les municipalités aux changements climatiques, nous nous devons de rappeler que les besoins d'infrastructure en eau au Québec sont considérables. En faisant le choix de dédier 45 % des investissements du Fonds pour l'infrastructure verte au volet de l'atténuation des changements climatiques, le gouvernement fédéral pose un geste audacieux, mais il ne répond pas aux réels besoins des municipalités du Québec.

Les initiatives du gouvernement fédéral, comme le nouveau plan en matière d'infrastructure de 2016 et le plan Investir dans le Canada de 2017, constituent sans l'ombre d'un doute des actions importantes permettant de soutenir les municipalités dans la réalisation de leurs travaux d'infrastructure.

Nous espérons que les éléments que nous avons portés à votre attention aujourd'hui vous permettront de mieux comprendre les enjeux et les attentes du milieu municipal.

Je tiens encore à vous remercier d'avoir invité la FQM à s'exprimer sur ce sujet. Ce sera un plaisir pour M. Émond et moi de répondre à vos questions.

● (1550)

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Soucy.

Nous passons maintenant aux questions. Monsieur Chong, vous avez six minutes.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

[*Français*]

Je remercie les témoins de leurs témoignages. J'aimerais poser des questions à chacun d'eux.

Tout d'abord, j'aimerais dire que nous sommes ici parce que le directeur parlementaire du budget a publié deux rapports critiquant des programmes du gouvernement en matière d'infrastructure.

[*Traduction*]

L'une des critiques, c'est qu'un quart de l'argent est resté inutilisé au cours des dernières années, depuis que le gouvernement a été nommé en novembre 2015. La raison pour laquelle ces fonds inutilisés posent un tel problème, même si le gouvernement s'est engagé à « reporter » les investissements pour les années à venir, c'est qu'il a promis quelque chose de très différent. Je cite la page 14 de son programme électoral:

> Nous nous assurerons qu'aucune somme engagée pour des investissements dans les communautés ne reste inutilisée... Vers la fin de chaque exercice, nous transférerons automatiquement aux municipalités le financement fédéral réservé aux infrastructures, mais non engagé, par le biais d'un supplément temporaire au Fonds de la taxe sur l'essence. Nous éviterons ainsi que des fonds non engagés soient inutilisés, en les investissant toujours en totalité dans des collectivités.

De toute évidence, cela ne s'est pas produit. Peu importe ce que vous pensez de la question de savoir si les fonds inutilisés devraient être reportés plutôt que transférés automatiquement dans le Fonds de la taxe sur l'essence, le fait est qu'un engagement a été pris au cours de la dernière campagne électorale. Des millions de Canadiens ont voté en fonction de cet engagement, qui n'a pas été respecté.

La deuxième critique que le directeur parlementaire du budget a formulée à l'égard des programmes d'infrastructure du gouvernement, c'est qu'il n'y a pas suffisamment de détails. C'est l'une des mesures les plus importantes du gouvernement: environ 180 milliards de dollars sur les 10 prochaines années. Le directeur parlementaire du budget ne croit pas que le gouvernement ait suffisamment de détails sur les plans de déboursement de cet argent. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. C'est pourquoi le Comité étudie cette question. Nous aimerions savoir ce que vous en pensez.

Nous aimerions également entendre vos commentaires sur les collectivités rurales, éloignées et nordiques. Pat Vanini a mentionné dans sa déclaration préliminaire qu'il y a environ 440 municipalités en Ontario.

Vous avez mentionné que la grande majorité de ces municipalités, 43 % d'entre elles, ont moins de six employés à temps plein, et qu'un peu plus du tiers d'entre elles ont moins de 14 employés à temps plein. Il est difficile pour ces municipalités de présenter une demande aux programmes fédéraux pour obtenir ces subventions.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de la bonification de la taxe sur l'essence, de son incidence sur les collectivités rurales et éloignées, et ce que vous pensez du fait que l'argent n'est pas utilisé et du manque de précisions sur l'une des plus importantes mesures de dépenses du gouvernement.

● (1555)

Mme Pat Vanini: Je dirais deux ou trois choses. Permettez-moi de commencer par les collectivités rurales et nordiques. Je pense que ces collectivités sont vraiment heureuses de voir un financement réservé et je dirais que, comme les villes, elles en voudraient toujours plus et non pas moins. Les routes sont leurs réseaux de transport en commun et il y a beaucoup de kilomètres. Quelqu'un m'a dit l'autre jour qu'il y avait suffisamment de routes en Ontario, de kilomètres de route, pour faire huit fois le tour de la terre. Comme c'est une infrastructure très importante pour bon nombre de nos membres, le financement réservé est une excellente chose. Certains des autres assouplissements de la phase deux et le changement des pourcentages les aideront probablement.

Pour ce qui est des fonds inutilisés, je ne suis pas certaine de pouvoir vous donner beaucoup d'information à ce sujet. Je ne passe pas chaque jour, chaque instant, à consulter le site Web fédéral. Ce qui serait extrêmement avantageux pour tout le monde, je pense, serait probablement de l'information sur les résultats. Comme nous administrons la taxe fédérale sur l'essence, nous devons répondre à certaines exigences. Nous le faisons à titre gracieux parce que nous voulons soutenir nos membres.

Je crois aussi que la différence tient à la nature du programme. Le programme fédéral de la taxe sur l'essence que nous administrons accorde une allocation aux municipalités. Elles savent quel montant elles recevront chaque année et quand elles le recevront. Cela leur permet de mieux planifier les projets. Elles se sont prévalues de la première phase. Le fait que près de 2 000 projets aient été présentés en six semaines montre qu'elles étaient prêtes à faire leur part pour essayer d'assumer leur propre pourcentage de contribution, mais ce n'était pas sans risque. L'administration de la taxe fédérale sur l'essence est beaucoup plus prévisible et viable et il est plus facile de faire une analyse de rentabilisation. Si vous demandez aux gouvernements municipaux quel modèle ils préféreraient, je suis à peu près sûr qu'ils diraient le modèle de la taxe sur l'essence.

Pour la première phase, en Ontario, nous avons réussi à travailler avec la province pour obtenir certaines de ces caractéristiques, de sorte que les municipalités savaient, comme je l'ai dit, ce qu'elle allait obtenir dans le cadre de la première phase. Ensuite, elles pouvaient essayer de déterminer quels projets, compte tenu de leur état de préparation... et essayer de trouver de l'argent elles-mêmes. Cela a été utile. Ce n'était pas le plus facile, mais c'était mieux que ce que j'appellerais l'ancien processus de subventionnement où l'on présentait une demande en espérant que tout irait pour le mieux.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Fraser, pour six minutes.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je vais adresser la majorité de mes questions à M. Carlton, de la FCM.

Vous avez mentionné certaines des répercussions importantes que la deuxième phase pourrait avoir sur les petites collectivités, compte tenu du créneau de financement. Lorsque j'ai parlé aux municipalités de ma circonscription, on m'a répété à maintes reprises... Il y en a 10, qui sont toutes admissibles au Fonds des petites collectivités dans le cadre de la récente entente bilatérale signée avec la province de la Nouvelle-Écosse, et environ la moitié d'entre elles sont admissibles au partage de 60 % des coûts.

On m'a fait part de deux questions qui, je crois, ont été abordées.

Premièrement, il serait important d'avoir un créneau de financement particulier pour les petites collectivités, afin d'éviter le risque que les plus grandes villes du pays absorbent tous les fonds, même si elles ont certainement besoin d'investissements très importants.

Le deuxième problème, c'est l'incapacité des petites collectivités, en particulier, d'assumer le tiers des coûts comme elles l'ont toujours fait. Pouvez-vous me donner une idée de l'ampleur de ce problème? Je m'intéresse particulièrement au partage des coûts et à la question de savoir si cela a empêché les petites collectivités d'utiliser les fonds fédéraux au titre de projets d'infrastructure.

M. Brock Carlton: Comme vous l'avez mentionné, les défis de la prise en charge du tiers des coûts ont limité dans une certaine mesure les possibilités pour les petites collectivités. C'est pourquoi, comme Pat y a fait allusion il y a quelques minutes et comme nous l'avons dit à maintes reprises, notre préférence a toujours été une formule fondée sur une allocation, de sorte qu'au lieu d'avoir recours à une entente de partage des coûts, on procède à une allocation, que les municipalités peuvent voir venir, qui est prévisible et qui est à long terme. Elles peuvent accumuler les sommes au fil du temps, en vue de se concentrer sur un projet en particulier. Cette approche est préférable à celle fondée sur les programmes, où les procédures de demande et les procédures administratives sont lourdes pour les petites collectivités et où celles-ci doivent assumer le tiers des coûts.

En l'absence d'une allocation, les mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire le fardeau administratif des petites collectivités, grâce au processus de demande et au partage accru des coûts pouvant aller jusqu'à 60 % — dans le cas des municipalités de moins de 5 000 habitants — sont très importantes pour réduire certains des obstacles et permettre aux petites collectivités d'avoir un meilleur accès aux fonds offerts par le gouvernement fédéral.

● (1600)

M. Sean Fraser: Dans un autre ordre d'idées, vous avez mentionné en passant le moment où l'argent des projets est déboursé par le gouvernement fédéral. C'est une question qui cause beaucoup de confusion chez certaines personnes, qui voient des projets aller de l'avant, sans qu'il soit question de l'argent dépensé dans les médias. Si j'ai bien compris, c'est en raison de la façon dont le gouvernement fédéral finance les projets, habituellement en versant sa part au fur et à mesure des rentrées de fonds.

Est-ce la pratique habituelle? Si oui, y a-t-il une meilleure façon de réaliser les projets plus rapidement? Je suis moins préoccupé par le moment où le gouvernement fédéral émet des chèques; je m'inquiète davantage du moment où les gens vont travailler et où les collectivités disposent de nouveaux actifs.

M. Brock Carlton: C'est une confusion normale. Vous avez raison: les fonds fédéraux suivent les travaux. Ce qui est important, c'est que les ententes soient signées et que l'engagement à l'égard des projets soit pris assez rapidement pour faire le travail, créer les emplois et stimuler l'activité économique. La rapidité avec laquelle des ententes peuvent être conclues, de même que les engagements envers les projets, sont importants.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Alana Lavoie (gestionnaire, Politiques et recherche, Fédération canadienne des municipalités): Pour poursuivre dans la même veine, la façon dont le système est conçu fait en sorte que les municipalités investissent d'abord leur propre argent pour s'assurer que les projets peuvent commencer. Elles investissent, accordent les contrats et procèdent à l'approvisionnement. Les rentrées de fonds suivent, et les municipalités espèrent que tout se passera bien.

Encore une fois, je ne sais pas si le problème vient tant du retard dans la mise en oeuvre des projets que de l'absence de rentrées de fonds. Je pense que l'on devrait reconnaître le fait que les municipalités investissent d'abord leur propre argent, afin de s'assurer que les projets sont mis en oeuvre.

M. Sean Fraser: Dans le même ordre d'idées, si notre intérêt commun est que les collectivités construisent plus d'infrastructures si elles le jugent approprié, y a-t-il un goulot d'étranglement que nous pouvons aider à résoudre, ou le goulot d'étranglement se situe-t-il au niveau de l'assiette fiscale d'une municipalité donnée et de la capacité de verser cet argent en premier? S'il y a un goulot d'étranglement ailleurs, j'aimerais bien savoir où il se trouve.

M. Brock Carlton: Évidemment, une façon d'éviter le goulot d'étranglement consiste à adopter une approche fondée sur une allocation, mais nous ne parlons pas de cela dans ce cas particulier.

En ce qui concerne les goulots d'étranglement, il y a des exigences administratives au Canada en matière d'ententes fédérales-provinciales, et cela prend du temps. Il s'agit d'ententes et de questions complexes, et nous devons prendre le temps de nous assurer que ces ententes sont appropriées. Une fois que nous avons franchi cette étape, il faut veiller à ce que le processus administratif soit suffisant pour assurer une gouvernance appropriée, mais pas excessivement lourde, compte tenu de la capacité d'élaborer des propositions et ce genre de choses, particulièrement pour les petites collectivités.

M. Sean Fraser: À l'heure actuelle, dans un contexte où certaines ententes bilatérales entre le gouvernement fédéral et les provinces, mais pas toutes, ont été signées, et où la période dont nous parlons couvre une décennie environ, il semble qu'en mettant en oeuvre ces ententes, on élimine ce goulot d'étranglement, pour ainsi dire.

Vous avez dit qu'il était important de bien faire les choses. Que pensez-vous des ententes bilatérales que vous avez vues? Sont-elles conformes aux attentes de la FCM?

M. Brock Carlton: Ce que nous avons vu est encourageant, en grande partie pour les trois raisons que j'ai mentionnées. Nous avons parlé de la nécessité d'un partage des coûts plus clair, que le gouvernement fédéral a négocié avec les provinces dans les ententes que nous avons vues jusqu'à maintenant. Nous avons parlé d'énoncés plus clairs concernant l'équilibre entre les projets municipaux et provinciaux, ce qui est important. En troisième lieu, comme je l'ai dit, il faut comprendre les limites des collectivités rurales.

Cela est encourageant. Comme je l'ai dit également, nous sommes tous dans un exercice d'apprentissage. Au fur et à mesure que nous progresserons, nous apprendrons des choses qui nous aideront à améliorer la situation au cours de la prochaine ronde de financement.

M. Sean Fraser: Je crois que mon temps de parole est écoulé.

Merci beaucoup.

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Sansoucy.

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins de leur présence.

Ma première question s'adresse aux représentants de la FQM.

Je représente une circonscription où la seule ville de plus de 15 000 habitants est Saint-Hyacinthe, comme vous le savez sûrement. C'est une circonscription qui ressemble à beaucoup d'autres circonscriptions du Canada. Chez nous, les besoins sont grands en ce qui a trait à l'infrastructure cellulaire et à l'accès à Internet à large bande. Il est important pour nous de réduire le fossé entre le milieu urbain et le milieu rural. Le CRTC a d'ailleurs statué qu'Internet était un service essentiel.

Par contre, nous nous sommes rendu compte qu'en matière de financement de services Internet, les demandes sont beaucoup plus grandes que les sommes qui ont été promises. Pourtant, l'économie de nos régions en dépend vraiment.

J'aimerais que vous nous parliez des besoins des municipalités que vous représentez en matière d'infrastructure cellulaire et d'accès à Internet. Comment allons-nous pouvoir combler ce fossé numérique avec les sommes minimes qui ont été promises pour les cinq prochaines années?

● (1605)

M. Yvon Soucy: Il reste encore beaucoup de régions au Québec qui sont peu ou mal desservies par les réseaux cellulaires. Je viens du Bas-Saint-Laurent. Dans la MRC de Kamouraska, il y a encore plusieurs villages du haut-pays, comme on les appelle, où la configuration du terrain fait que le réseau cellulaire ne fonctionne pas actuellement. Effectivement, les besoins sont grands. Je vous ai donné cet exemple, mais c'est la même chose partout au Québec.

Pour être admissible au programme Brancher pour innover, la municipalité devait être située dans un endroit de la carte considéré comme une des priorités qui avaient été établies. Il y a eu des déceptions, car certaines de nos municipalités ne répondaient pas aux critères de ce programme. Le financement est intéressant, mais il n'est pas suffisant à l'échelle du Canada. Il fallait aussi que la municipalité s'entende avec un fournisseur, or les fournisseurs choisissaient peut-être les projets les plus intéressants. Par conséquent, les communautés plus rurales étaient délaissées.

Par contre, nous sommes contents de constater que, parmi les projets annoncés, 61 sont au Québec. C'est intéressant, mais les besoins sont effectivement très grands.

Mme Brigitte Sansoucy: Merci.

Mes prochaines questions s'adressent aux représentants de la FCM.

Avant d'être députée, j'ai été conseillère municipale pendant six ans. J'ai pu constater que le modèle de financement comme celui du programme de la taxe sur l'essence était intéressant parce qu'il nous permettait de prévoir nos travaux. Nous savions exactement le montant qui allait être versé. Cela avantage les municipalités comme celles que je représente, par exemple Saint-Hyacinthe ou Acton Vale.

Dans votre intervention, vous avez dit que le financement des infrastructures pouvait passer par un système similaire au programme de la taxe sur l'essence. Vous ai-je bien compris?

M. Brock Carlton: J'ai dit qu'il serait préférable que le programme d'infrastructure soit semblable à celui de la taxe sur l'essence. Le modèle du programme de la taxe sur l'essence est préférable à ceux fondés sur la présentation d'une demande. En un sens, le gouvernement préfère avoir des programmes basés sur la présentation d'une demande, et la décision lui appartient, mais il reste que c'est important de réduire autant que possible le processus d'administration, surtout pour les petites villes.

Mme Brigitte Sansoucy: D'accord, merci.

Il y a quelques mois, le gouvernement a fait l'annonce de la Stratégie nationale sur le logement. Malheureusement, on constate qu'une partie des investissements pour cette stratégie ne vont se concrétiser qu'après la prochaine élection, prévue en 2019.

Le budget de 2018 a été une occasion manquée d'investir dans cette stratégie. On sait qu'il y a des besoins criants relativement à la réparation du parc de logements sociaux. Je peux l'observer dans ma circonscription et je sais que c'est la même chose dans beaucoup d'endroits.

J'aimerais vous entendre à ce sujet.

[*Traduction*]

M. Brock Carlton: En réponse au budget, nous avons dit très clairement que nous étions très heureux de voir une Stratégie nationale sur le logement.

[*Français*]

C'est un moment tellement important pour le pays d'avoir une stratégie sur le logement.

[*Traduction*]

Nous avons été très déçus que l'argent destiné à la réparation des logements sociaux ne vienne pas plus tôt. Comme vous l'avez dit, l'argent est versé plus tard, ce qui fait que pour les réparations de logements sociaux qui sont urgentes, qui sont nécessaires maintenant pour les Canadiens qui vivent dans la rue ou dans des refuges, cet argent n'est pas disponible assez rapidement pour que ces réparations puissent être faites sur-le-champ. C'est ce qui nous déçoit dans la Stratégie nationale sur le logement.

Autrement, il s'agit d'une excellente occasion pour le pays de mettre l'accent sur le logement et d'améliorer la situation à long terme.

● (1610)

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci.

Dans le peu de temps qu'il nous reste, j'aimerais savoir quelles sont les priorités des municipalités que vous représentez dans les négociations de la deuxième phase qui s'amorce.

M. Brock Carlton: Comme je l'ai dit dans mes commentaires, les priorités sont les suivantes:

[*Traduction*]

le partage des coûts; un juste équilibre entre les projets municipaux et provinciaux; et une compréhension des besoins et de la nature uniques des collectivités rurales et de leur capacité réduite par rapport aux grandes villes. Ce sont les trois priorités que nous avons dégagées de la première phase pour les intégrer dans les discussions entourant la deuxième.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à vous tous d'être venus aujourd'hui.

C'est à ma demande que vous avez été convoqués ici aujourd'hui, et il y avait une bonne raison à cela. Dans mon ancienne vie, vous êtes devenus d'excellents partenaires, et dans ma vie actuelle en tant que député fédéral, cela est encore plus vrai. Nous devons constamment vérifier les uns auprès des autres pour nous assurer que les trois partenaires — municipal, fédéral et provincial — obtiennent de meilleurs résultats et un meilleur rendement sur leurs investissements.

Je tiens à dire, comme M. Chong l'a souligné, que nous sommes ici pour discuter du rapport du directeur parlementaire du budget et que nous cherchons des façons de mieux faire les choses à l'avenir. Nous avons connu des difficultés par le passé, principalement en raison des retards dans les projets, parce que les coûts ne sont pas passés en charges assez rapidement pour nous permettre de réagir dans un délai raisonnable, et en raison des ententes bilatérales qui ont nécessité un peu de temps. Bien que nous ayons fait face à des défis par le passé, nous voulons nous assurer que les perspectives d'avenir seront plus favorables pour nos partenaires.

Je veux en profiter pour centrer la discussion en écoutant ce que vous avez à dire. Nous sommes conscients des investissements par effet de levier qui ont été faits — la taxe sur l'essence, le financement des infrastructures — grâce aux ententes que nous avons actuellement. Qui plus est, nous examinerons les recommandations futures concernant une enveloppe de financement durable qui pourra s'accumuler au fil du temps, par l'entremise des trois ordres de gouvernement. Il faudrait inclure une proposition d'approche disciplinée en matière de gestion des actifs, l'examen de la planification de l'amélioration des collectivités et, encore une fois, l'établissement d'une enveloppe de financement durable pour la planification de l'amélioration des collectivités et les stratégies en ce sens. Nous devons garder à l'esprit que ces investissements visent à compenser le fardeau qui est imposé à ceux qui paient des impôts fonciers, ainsi qu'à ceux qui paient pour les services d'aqueduc et d'égout.

Sur ce, j'ai deux questions. Premièrement, nonobstant les expériences passées que nous avons tous vécues, comment pouvons-nous mieux vous aider à servir vos partenaires et vos clients — c'est-à-dire les municipalités et, dans une certaine mesure, le secteur privé et les résidants?

J'aimerais aussi ajouter ceci à la discussion. À l'heure actuelle, nous avons l'ALENA et, bien sûr, l'AECG, l'Accord de partenariat transpacifique et d'autres accords. Comment pouvez-vous constituer davantage un actif, au sens binational, dans la création de grappes économiques binationales plus robustes qui sont — et c'est l'élément clé — améliorées par des investissements intégrés dans les infrastructures? Comment pouvons-nous travailler ensemble, en collaboration avec nos partenaires américains, pour veiller à ce que nos investissements soient de nature plus mondiale et, par conséquent, contribuent à un marché plus solide et amélioré, plutôt que de se limiter à notre pays?

M. Brock Carlton: Oh, cette deuxième question est tout à fait pertinente.

Pour ce qui est de la première partie, nous, comme pays, avons pris de très bonnes mesures pour nous permettre de réfléchir sérieusement aux leçons tirées de la première phase, d'en tirer parti, puis de les appliquer dans les ententes bilatérales qui seront conclues pour régir la deuxième phase. Il fallait du temps pour bien faire les choses, et ce que nous voyons dans les ententes bilatérales qui ont été conclues jusqu'à maintenant est assez bon. Nous avons un bon cadre de gouvernance pour aller de l'avant. Il sera important de trouver des mécanismes de réflexion continue, de tirer des leçons et de s'adapter au fur et à mesure que nous progressons. Ce serait une façon de mieux servir le client, pour ainsi dire.

Nous tirerons des leçons importantes au sujet des deux distinctions, des deux différences, avec le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun d'une part, qui repose sur une allocation, et les autres parties du plan d'infrastructure, qui sont fondées sur des demandes. Comme Pat y a fait allusion tout à l'heure et comme nous l'avons tous mentionné, nous allons constater les différences croissantes dans l'efficacité de ces deux mécanismes au moment de fournir des ressources d'infrastructure aux collectivités.

Il y aura des leçons à tirer qui guideront l'avenir, et il y en aura d'autres — peut-être pas évidentes pour l'instant — qui aideront à orienter la réflexion future en ce sens.

● (1615)

M. Vance Badawey: Quelle est votre préférence quant au choix de l'instrument?

M. Brock Carlton: Cela est très clair. Nous disons depuis de nombreuses années que notre préférence va à la formule d'allocation. Il s'agit d'un financement prévisible à long terme; les municipalités voient venir l'argent, elles peuvent le mettre en banque, elles peuvent l'emprunter, elles peuvent réaliser des projets de plus grande envergure, et il n'y a pas l'incertitude liée au processus fondé sur les demandes où — comme le disent certains de nos membres — c'est comme une loterie: vous présentez votre demande, puis vous ne savez pas si vous gagnez ou non. La formule d'allocation nous intéresse certainement davantage.

Pour ce qui est de l'ALENA, il est certain que les municipalités qui travaillent en étroite collaboration avec les grappes régionales doivent avoir une vision qui dépasse un peu leurs frontières individuelles et être en mesure de demander ou d'utiliser l'argent de la taxe sur l'essence de façon à mettre en commun les ressources pour créer des approches en grappes en matière d'infrastructures, afin de régler les problèmes régionaux. De façon plus particulière, nous en avons parlé dans nos conversations avec le gouvernement au sujet de la Banque de l'infrastructure et de la capacité qu'elle devrait offrir pour regrouper les intérêts mutuels en matière de financement des infrastructures, afin que les grands projets de plusieurs milliards de dollars faisant intervenir plusieurs secteurs de compétence puissent être appuyés. Cela fait partie de la croissance d'une économie locale intégrée, qui renforce, selon moi, notre capacité de travailler dans un contexte international pour attirer des talents et des investissements et faire en sorte que les entreprises canadiennes investissent là où c'est logique de le faire.

La présidente: Merci, monsieur Carlton.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Mme Vanini a soulevé un point auquel beaucoup d'entre nous ont pensé lorsque le gouvernement a commencé à faire des investissements assez importants dans le financement des infrastructures partout au pays, à savoir la capacité des petites collectivités de réaliser des projets de plus grande envergure. Je crois comprendre que, dans le budget de 2016 — et ce n'est qu'une supposition — on a affecté des fonds à la FCM pour aider les petites municipalités à régler ce problème de capacité.

Monsieur Carlton, pouvez-vous nous donner une idée du taux de participation?

M. Brock Carlton: Oui, bien sûr.

Cinquante millions de dollars ont été alloués à la FCM pour l'élaboration d'un programme national de renforcement des capacités en gestion des actifs. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec des associations comme celles de nos collègues ici présents et d'autres associations provinciales et territoriales de partout au pays, afin de veiller à ce que la formation et le renforcement des capacités se fassent à l'échelle nationale, mais qu'ils soient offerts d'une manière qui soit pertinente pour les municipalités dans leur région et dans leur contexte politique et de programme particulier. La grande majorité de l'argent qui a été alloué jusqu'à maintenant est allé aux petites collectivités, aux collectivités de moins de 10 000 habitants, à certaines collectivités de moins de 5 000 habitants. Le taux de participation est très élevé, et nous démontrerons clairement la valeur de ce programme et la nécessité de poursuivre le travail au-delà de l'échéancier et des ressources qui sont actuellement sur la table. À notre avis, il s'agit d'un programme très efficace. Si cela intéresse le Comité, nous pouvons vous fournir une analyse plus détaillée des chiffres et des sommes qui ont été débloquées jusqu'à maintenant.

M. Ken Hardie: Je vous remercie.

On s'inquiète du fait que le gouvernement fédéral ne verse pas les fonds nécessaires. On nous a dit qu'en fait, il est assez courant que l'argent du fédéral soit versé très tard dans un projet. Si on commence à regarder la progression des événements, on constate que, tout d'abord, le gouvernement fédéral dit: « Voici de l'argent. » Les provinces et les municipalités commencent ensuite à établir leurs plans quant à la façon dont elles pourraient l'utiliser. Nous avons ensuite des ententes bilatérales à signer, et les travaux commencent. Enfin, les fonds fédéraux sont versés.

Partagez-vous la préoccupation de certains de nos collègues, à savoir que l'argent fédéral, bien qu'il soit affecté, n'est pas distribué aussi rapidement qu'ils le souhaiteraient?

● (1620)

M. Brock Carlton: Non, je ne pense pas que nous ayons cette préoccupation. Nous sommes certainement attentifs et nous sommes à l'affût de tout retard, mais les ententes bilatérales ont été négociées assez rapidement. Le ministre avait dit que nous les aurions d'ici la fin de mars ou le début d'avril, et il y en a maintenant sept qui ont été acceptées. Il s'agit donc d'un délai assez raisonnable, étant donné la complexité de la tâche à accomplir. Les mécanismes de demande et de prise de décisions seront mis en place très rapidement, et l'argent sera versé. Ce qu'il faut retenir, c'est que dès que des décisions sont prises, des emplois sont créés, l'économie roule et les projets sont réalisés. Nous ne nous inquiétons pas outre mesure du retard dans la distribution des fonds fédéraux parce que nous savons qu'il y a des projets où des choses se passent. J'ai donné l'exemple du projet de Surrey.

M. Ken Hardie: C'est très près de chez moi parce que je suis de Surrey.

L'autre préoccupation était le fait que le plan semblait manquer de détails. J'aimerais maintenant m'adresser à nos homologues du Québec à ce sujet.

C'est un peu comme Boucle d'or et les Trois Ours, si vous connaissez cette histoire: trop de détails ou trop de directives de la part du gouvernement fédéral peuvent poser un problème, mais trop peu peut être problématique aussi. Dans le contexte québécois, sommes-nous dans la situation de Boucle d'or? Est-il approprié en ce qui concerne l'établissement des priorités entre les municipalités et le gouvernement provincial de soumettre les projets qui doivent être financés?

[*Français*]

M. Yvon Soucy: Au Québec, les petites municipalités répondaient bien aux critères des programmes. Dans le cas du FEPTEU, environ 50 % du financement a été attribué à des municipalités de 10 000 habitants ou moins. Nous y avons donc trouvé notre compte.

Cependant, le fait que les projets étaient nombreux et que le temps pour les réaliser était court a créé une congestion. C'est pourquoi nous avons demandé une prolongation, qui a heureusement été acceptée.

M. Patrick Émond (directeur, Recherche et politiques, Fédération québécoise des municipalités): En ce qui concerne les ententes bilatérales à venir, c'est vrai que le contenu actuel est, somme toute, général. Nous nous apercevons que c'est dans les ententes bilatérales que nous retrouvons les détails. Il y a plusieurs détails quand même importants dans ces ententes, par exemple en ce qui concerne les modalités d'application, les procédures administratives et les dépenses admissibles. Il y a beaucoup plus de détails qu'on ne le pense dans ces ententes bilatérales.

[*Traduction*]

M. Ken Hardie: Merci beaucoup.

La présidente: Nous allons passer à M. Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente.

Dans cette série de réunions sur l'infrastructure que nous avons eues, il y a quelque chose qui me laisse un peu perplexe et quelque chose que je ne comprends pas très bien. Les représentants ici présents pourraient peut-être nous éclairer à ce sujet.

D'une part, le gouvernement et certains intervenants nous disent que le problème des fonds inutilisés n'a guère d'importance. En fait, lors de la dernière réunion du Comité, un témoin nous a dit que le Canada, à son avis, dépensait trop pour les infrastructures. Il a parlé d'un rapport du McKinsey Global Institute publié en octobre dernier, selon lequel l'écart entre les besoins en infrastructure et les dépenses d'infrastructure au Canada est négatif de 0,2 %. En d'autres termes, le Canada dépense chaque année 4 milliards de dollars de plus qu'il n'est nécessaire au titre des infrastructures.

D'autre part, le directeur parlementaire du budget nous dit, dans deux rapports, que ces fonds inutilisés sont un problème, que la croissance économique résultant des dépenses d'infrastructure n'est pas aussi forte que prévu. D'après mon expérience personnelle, nous ne dépensons pas assez pour combler le déficit d'infrastructure. Ma circonscription chevauche la région du Grand Toronto et je peux vous dire que ce qui contribue le plus à l'insatisfaction des Canadiens quotidiennement ce sont les déplacements.

Depuis quelques années déjà, la Chambre de commerce de Toronto souligne dans son rapport annuel sur la prospérité que Toronto se classe au dernier rang au pays et à l'avant-dernier en Amérique du Nord, faisant pire encore que Los Angeles, pour ce qui est du temps des trajets quotidiens. En Amérique du Nord, seule New York, métropole d'envergure vraiment mondiale, centre de commerce vraiment mondial fait moins bien que Toronto à cet égard.

Statistique Canada a indiqué, à partir des données les plus récentes du recensement disponibles en novembre dernier, que les temps de déplacement ont augmenté non seulement à Toronto, mais aussi à Montréal et dans d'autres villes du pays.

Je ne comprends pas cette incohérence. On nous dit que le problème des fonds inutilisés n'en est pas un. D'après le dernier témoin ayant comparu devant le Comité, venant de l'Université d'Ottawa, le gouvernement dépense probablement trop pour les infrastructures — les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux combinés. J'ai mentionné le rapport McKinsey qui dit que nous dépensons 4 milliards de dollars de trop chaque année; nous n'avons pas besoin de les dépenser sur le terrain. Avec le DPB, avec Statistique Canada, on a un son de cloche différent. Notre économie souffre du manque d'investissements dans les infrastructures, les temps de déplacement s'allongent et la qualité de vie diminue.

Il y a là une contradiction qui me dépasse. Vous pourriez peut-être nous expliquer ce qu'il en est.

● (1625)

[*Français*]

M. Yvon Soucy: Je peux donner une réponse.

Seulement au Québec, les municipalités auront besoin, dans les 10 prochaines années, de 9 milliards de dollars pour répondre aux besoins relatifs aux eaux usées. Pour ce qui est de l'infrastructure verte, la somme prévue est de 1,8 milliard de dollars.

Nous avons expliqué dans notre présentation pourquoi il y avait des fonds inutilisés. Les besoins sont là. C'est vraiment nécessaire.

[*Traduction*]

M. Brock Carlton: Si vous extrapolez ces chiffres du Québec à l'ensemble du pays, c'est la même histoire. Je pense que le professeur de l'Université d'Ottawa, avec qui j'ai l'impression que vous n'êtes pas vraiment d'accord, ce qui est probablement une bonne chose... Je dirais pour ma part que le pays a tellement sous-investi dans l'infrastructure pendant tant d'années que nous faisons du rattrapage, à tout le moins. Prenez le graphique des investissements dans les infrastructures depuis les années 50. Il fait apparaître des investissements beaucoup plus élevés dans les années 50 et 60, car nous étions en train de nous outiller pour être vraiment une économie de l'OCDE, du G7, puis une baisse importante suivie d'un début de reprise depuis ces dernières années seulement, alors nous faisons du rattrapage.

Pour ce qui est des chiffres du directeur parlementaire du budget, nous ne pouvons pas nous prononcer sur le rapport entre l'évolution de ces dépenses et celle du PIB et la part de ces dépenses dans le PIB. Nous ne faisons pas ce genre de choses. Mais l'on peut dire que le DPB est un surveillant vigilant et qu'il a mis en évidence un problème auquel nous devons prêter attention. Nous sommes persuadés que le gouvernement réagira pour veiller à ce que tout l'argent soit distribué de façon efficace et nous travaillerons en étroite collaboration avec le gouvernement pour l'aider à trouver une solution.

L'hon. Michael Chong: Par votre entremise, madame la présidente, Pat a-t-elle quelque chose à dire au sujet de cette contradiction entre les témoignages?

Mme Pat Vanini: N'ayant pas entendu les témoignages, je ne suis pas certaine d'être en mesure de faire des commentaires. Je dirais simplement que, d'après tout le travail que nous avons fait, d'après les sondages que nous faisons régulièrement auprès des contribuables et des résidants municipaux, leur principal problème est la qualité de leur infrastructure. Je ne vais pas leur dire qu'il y a quelqu'un d'autre qui pense qu'ils ont tort parce qu'ils parcourent les routes. Je peux vous dire que les routes que j'ai parcourues il y a deux semaines et celles que j'ai empruntées l'autre jour juste pour me rendre au travail sont très différentes en raison de la tempête — les ponts et les inondations qui se sont produites. Des ponts ont été fermés. Les gens vivent cela jour après jour et ils n'hésiteraient pas à vous dire, je pense, qu'il y a un besoin énorme. Les deux autres témoins avaient tout à fait raison de dire que nous avons un énorme arriéré en Ontario.

Il nous faudra beaucoup d'argent sur une longue période pour faire des progrès, ne serait-ce que sur le plan de la santé, de l'eau et de la sécurité. Il y a beaucoup de normes que les gouvernements municipaux doivent respecter et ils ne peuvent pas fermer les yeux.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins. Il a été très utile aujourd'hui d'entendre les témoignages et d'obtenir des réponses à certaines questions. Nous allons suspendre la séance quelques instants, le temps de changer de témoins.

Merci.

• _____ (Pause) _____ •

• (1635)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Avant de continuer, pour la gouverne des membres du Comité, Angelo Iacono a dû s'absenter parce qu'il vient de perdre son frère. J'ai demandé au personnel d'envoyer des fleurs en notre nom à tous. Merci.

Passons à nos prochains témoins. Bienvenue.

Nous accueillons Andrew Stevenson, président de l'Association canadienne des travaux publics.

De l'Association canadienne du transport urbain, nous accueillons Jeff Mackey, coordonnateur des politiques publiques, et Wendy Reuter, présidente et chef de la direction par intérim.

De la Chambre de commerce de la région de Toronto, nous accueillons Jan De Silva, présidente et chef de la direction.

Monsieur Stevenson, voulez-vous commencer?

M. Andrew Stevenson (président, Association canadienne des travaux publics): Je m'appelle Andrew Stevenson. Je viens de la Saskatchewan et je me fais l'écho des commentaires concernant la tragédie de Humboldt. En fait, je vis à Rosthern et je connaissais deux ou trois personnes qui étaient impliquées.

Je suis responsable de la gestion de l'infrastructure de l'ATAP. Je suis également bénévole auprès de l'Association canadienne des travaux publics et son président.

Madame la présidente, membres du Comité, chers témoins, mesdames et messieurs, je suis heureux d'être parmi vous cet après-midi pour représenter l'Association canadienne des travaux publics. Je vous remercie de nous avoir invités à participer à votre examen des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada.

À titre d'information, l'ACTP a été fondée en 1986 pour représenter la communauté canadienne des travaux publics d'un bout à l'autre du pays. Nos quelque 2 300 membres des secteurs public et privé du Canada planifient et gèrent des routes et des ponts, des installations de traitement de l'eau et des eaux usées, des feux de circulation et des systèmes d'éclairage, des parcs et des bâtiments municipaux, des services de déneigement, d'assainissement et de transport en commun, pour n'en nommer que quelques-uns. Ils constituent l'épine dorsale des collectivités canadiennes qui sont des endroits durables, sécuritaires et sains où il fait bon vivre, travailler, se divertir et investir.

Les membres de l'ACTP sont souvent invisibles et inconnus, mais nous sommes toujours présents dans la vie de presque tous les Canadiens. Lorsque vous ouvrez le robinet de votre cuisine et que de l'eau propre coule, c'est les travaux publics. Lorsque vous approchez d'une intersection et que les feux de circulation fonctionnent en toute sécurité, c'est les travaux publics. Lorsqu'on déneige devant votre maison ou votre entreprise, c'est le service des travaux publics de votre collectivité qui travaille.

Les membres de l'ACTP jouent également un rôle essentiel dans les équipes de premiers intervenants, lorsqu'il y a des urgences ou des catastrophes naturelles, comme des inondations et des incendies, dans les villes et villages du pays. Dans l'esprit du public, la gestion des urgences est une activité qui a lieu immédiatement après un événement. En vérité, elle concerne de nombreux organismes et se produit aussi bien avant qu'après un incident. Le plus souvent, les services des travaux publics participent à long terme à toutes les étapes de la gestion des urgences. Ils assurent l'approvisionnement en eau, y compris pour lutter contre les incendies; ils évaluent les dommages aux bâtiments et aux infrastructures; ils dégagent, enlèvent et éliminent les débris et autres obstacles des voies publiques; ils fournissent de l'expertise technique et de l'équipement lourd spécial; ils restaurent les services essentiels aux collectivités; ils gèrent la circulation et le transport des premiers intervenants, des victimes et du public; ils achètent et se procurent les fournitures; ils gèrent et coordonnent les véhicules, l'équipement et la main-d'oeuvre municipaux; et ils restaurent l'infrastructure bien après l'événement initial.

Nous nous intéressons vivement à tout ce qui concerne la construction et l'entretien des infrastructures publiques partout au Canada et nous avons accueilli favorablement les mesures prises par le gouvernement en faveur des investissements dans les infrastructures afin de fournir aux collectivités de tout le pays les outils dont elles ont besoin pour prospérer et innover.

L'ACTP entretient un dialogue permanent avec ses membres et les non-membres au sujet des programmes actuels de financement des infrastructures. Nous pouvons vous faire part aujourd'hui de certains des principaux thèmes de ces conversations.

Ce dialogue poursuit un double objectif, à savoir recueillir des commentaires sur l'inventaire actuel des processus en cours et évaluer la capacité d'entreprendre de nouveaux projets, une fois arrêtés les nouveaux mécanismes de financement.

Jusqu'à maintenant, nous avons parlé à des représentants de municipalités comptant de 300 à plus de 600 000 habitants. La plupart de nos interlocuteurs nous ont dit qu'ils avaient reçu des fonds pour la remise en état, la réparation et la modernisation des infrastructures existantes dans le cadre du budget de 2016, principalement par l'entremise du Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, et on nous a dit que le processus ne présentait aucun défi. Certains ont fait part de leurs difficultés à obtenir des approbations de projet en vertu des lignes directrices du programme de financement, à retenir les services de consultants et d'entrepreneurs qualifiés et/ou à obtenir des soumissions concurrentielles de consultants et d'entrepreneurs.

La plupart nous ont également indiqué qu'ils avaient reçu des fonds au titre du plan Investir dans le Canada dans le cadre du budget de 2017, principalement par l'entremise du Fonds de la taxe sur l'essence et que le processus ne présente pas de grands défis. Un certain nombre de petites municipalités ont dit que les projets de leur municipalité n'avaient pas été priorisés par la province ou par d'autres volets de financement parce qu'ils n'entraient pas dans les cinq domaines d'intervention clés du plan Investir dans le Canada. Quelques représentants de très petites collectivités ont dit qu'ils n'avaient pas d'estimations à jour de leurs besoins en matière de financement des infrastructures. Une petite collectivité a indiqué qu'elle n'était pas en mesure de contribuer au coût du projet municipal.

● (1640)

L'ACTP souligne depuis longtemps la nécessité d'un financement constant et prévisible des infrastructures. Nous savons que les ressources municipales peuvent varier considérablement d'une collectivité à l'autre et que les petites collectivités et les collectivités éloignées peuvent avoir de la difficulté à planifier et à livrer des projets et des services d'infrastructure, surtout lorsque les niveaux de financement régionaux sont incertains ou varient d'une année à l'autre. Toutefois, les attentes des résidants à l'égard de la prestation des services sont pratiquement les mêmes dans toutes les collectivités.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Stevenson.

Peut-être pourriez-vous nous faire part de vos observations finales dans vos réponses à certaines questions, pour que nous puissions rester sur la bonne voie.

M. Andrew Stevenson: Merci.

La présidente: Madame Reuter.

Mme Wendy Reuter (présidente-directrice générale par intérim, Association canadienne du transport urbain): Bonjour. Distingués membres du Comité et madame la présidente, je vous remercie de m'avoir invitée ici aujourd'hui.

Je m'appelle Wendy Reuter. Je suis présidente intérimaire et chef de la direction de l'Association canadienne du transport urbain, ou ACTU, la voix collective de la mobilité urbaine au Canada. Nos membres comprennent de petits et de grands réseaux de transport en commun, des fabricants de transport en commun, des fournisseurs, des exploitants et des intervenants liés à l'industrie de la mobilité urbaine. Au total, nous comptons 500 membres représentant 98 % des activités de transport en commun au Canada.

Au cours des 12 dernières années, l'ACTU a vu s'affermir considérablement le rôle du gouvernement fédéral dans l'investissement dans le transport en commun. Le gouvernement fédéral a fait ses débuts en créant un fonds dédié au transport en commun en 2005. La tendance à investir au niveau fédéral s'est poursuivie dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada et, aujourd'hui, nous avons le plan global d'investissement au Canada du gouvernement actuel.

Les gouvernements consécutifs ont décidé d'investir dans le transport en commun parce que, au fur et à mesure que la population a augmenté et s'est urbanisée, les Canadiens ont exhorté leurs dirigeants à s'attaquer à la congestion, dans l'intérêt tant des navetteurs que de l'ensemble de la collectivité. Ces investissements sans précédent dans la mobilité urbaine sont prudents puisqu'ils favorisent la santé environnementale, économique et publique dans les collectivités canadiennes. L'engagement actuel à l'égard du transport en commun dans le plan Investir dans le Canada équivaut à près de 28 milliards de dollars en financement à long terme réservé de 2016 à 2028. L'ACTU et les réseaux de transport en commun membres appuient fortement ce programme et nous croyons fermement que ces investissements historiques devraient être réalisés en temps opportun et de façon responsable.

C'est pourquoi je suis très heureuse de pouvoir m'adresser à vous aujourd'hui pour discuter de certains des défis et des possibilités dans le secteur du transport en commun en ce qui a trait au déploiement des investissements du gouvernement dans les infrastructures. Selon le site Web d'Infrastructure Canada, le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun finance déjà plus de 1 100 projets. Je n'ai pas le temps de les énumérer tous, mais j'en citerai quelques-uns qui sont typiques de ce programme.

Les investissements du gouvernement fédéral vont de la remise en état du célèbre réseau de métro de Montréal, à la modernisation du service de traversier à Halifax, à la contribution à la mise en place d'un réseau d'autobus express à Saskatoon. Ils ont aidé à planifier de nouveaux projets ferroviaires à Ottawa, à Calgary, à Toronto et à Edmonton, pour n'en nommer que quelques-uns. Le fonds a investi dans tout, des supports à vélos à Airdrie aux nouveaux autobus accessibles à Whitehorse, en passant par les abribus de transport en commun à Trois-Rivières.

En ce qui concerne la lenteur des dépenses fédérales pour les infrastructures, l'ACTU a cerné trois facteurs liés au Fonds pour l'infrastructure de transport en commun qui, selon nous, contribuent au problème. Le premier tient à l'écart existant entre ce que les gens d'Ottawa croient qu'il se passe, à la lecture des tableaux budgétaires, et ce qui se passe réellement. L'annonce d'un financement réservé à long terme dans le budget de 2016 a donné lieu à l'élaboration de milliers de nouveaux projets de transport en commun, mais la planification, l'approvisionnement, l'exécution des travaux et la mise en oeuvre liés à ces projets prennent du temps. C'est la nature de notre industrie.

Les évaluations environnementales, les consultations communautaires, la planification urbaine et d'autres formes de diligence raisonnable sont d'une importance vitale pour le succès des investissements dans le transport en commun, mais il faut du temps pour les réaliser. Bien que l'argent quitte les coffres fédéraux à un rythme plus lent que le rythme prévu, le travail se poursuit sur le terrain.

Le deuxième facteur concerne la façon dont le gouvernement fédéral finance ses projets. Les promoteurs de projets ne touchent les fonds du fédéral qu'après l'achèvement des travaux. Le gouvernement fédéral rembourse les factures au taux du partage des coûts du projet fédéral, habituellement de 40 à 50 %. Cela ralentit le financement fédéral et prolonge l'engagement.

Le dernier facteur que l'ACTU a cerné concerne les échéanciers, y compris le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun. Le programme a été créé pour une période de trois ans et a financé presque tous les réseaux de transport en commun du pays. Toutefois, nos membres nous disent que la nécessité d'achever les projets avant l'expiration du programme en 2019 a créé un goulot d'étranglement dans l'acquisition de biens pour l'industrie du transport en commun. Cela comprenait les autobus, les abribus et même des services comme la planification du transport en commun. L'ACTU a fait part de ses préoccupations au sujet de cette échéance à Infrastructure Canada, et une prolongation d'un an a finalement été accordée au programme, contribuant largement à alléger la pression.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait mis l'accent sur l'infrastructure de transport en commun et nous attendons avec impatience les résultats de cette stratégie.

Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (1645)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à Mme De Silva.

Mme Jan De Silva (présidente-directrice générale, Toronto Region Board of Trade): Bonjour à tous. Merci de m'avoir invitée ici aujourd'hui.

Comme on l'a déjà dit, je suis la PDG de la Chambre de commerce de la région de Toronto, mais je suis également présidente cette année du Canadian Global Cities Council, ou CGCC. Il s'agit d'une coalition des chambres de commerce des huit plus grandes régions métropolitaines du Canada. Nous nous sommes réunis pour engager une réflexion sur les questions de compétitivité internationale et nationale dans nos économies. Collectivement, nous représentons 52 % du PIB, plus de la moitié de la population, et 65 % de la main-d'oeuvre du pays. Nous réfléchissons aux moyens d'aider nos villes-régions à continuer de prospérer en tant que moteurs économiques de l'économie nationale.

Les problèmes, d'infrastructure en particulier, des régions urbaines peuvent avoir des conséquences nationales. Par exemple, les retards dans les expéditions de marchandises dans la région de Toronto-Waterloo occasionnent un surcoût de 650 millions de dollars par an pour les consommateurs à l'échelle nationale.

Pour relever ces défis, nous avons discuté avec bon nombre d'entre vous plus tôt cette année de notre dernier rapport demandant une stratégie urbaine nationale. Nous y réclamons une refonte du système national de soutien et de financement de l'infrastructure des villes. Notre vision entraînerait trois grands changements de politique.

Le premier consisterait pour le gouvernement fédéral à délaisser son rôle de diligence raisonnable dans les projets d'infrastructure pour s'orienter vers la mesure des résultats, conformément à l'approche utilisée par les organismes nationaux d'infrastructure dans les grands pays de l'OCDE, et à désigner un organisme central pour répertorier les infrastructures urbaines existantes et requises.

Le second consisterait à confier aux dirigeants des villes et des régions l'élaboration de plans prioritaires à long terme pour les infrastructures urbaines. Je serais heureuse de discuter de la façon dont cela pourrait fonctionner pendant la période de questions.

Troisièmement, le financement fédéral des priorités urbaines comme l'infrastructure devrait se faire au moyen de subventions directes plutôt que de financements étalés dans le temps. Comme le REM de Montréal, cela donnerait aux villes et aux villes-régions une plus grande marge de manoeuvre pour utiliser les revenus du fédéral, des agences, des régimes de retraite ou d'autres revenus pour couvrir la part des coûts incombant aux municipalités.

Pour que les choses soient claires, le CCGC se réjouit de l'accent mis par le gouvernement sur le renouvellement des infrastructures, qu'il s'agisse des efforts visant à accroître le ratio de financement fédéral pour appuyer les projets, du soutien aux villes qui font face à une crise du logement ou de l'établissement d'un cadre pour des projets de calibre mondial par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada. Des progrès sont en cours.

Les anciens modèles de financement ne tiennent plus. À l'heure actuelle, Ottawa engage des fonds et se demande pourquoi ils ne sont pas dépensés plus rapidement. Tout le monde dit que c'est parce qu'il n'y a pas assez de projets prêts à démarrer. Notre approche reconnaît la complexité de l'infrastructure urbaine. Elle permettrait aux villes d'affecter des fonds fédéraux à différentes étapes du processus, au besoin, pour corriger la situation.

C'est pourquoi nous proposons une stratégie urbaine différente, non pas pour exclure ou oublier l'infrastructure rurale, mais pour adapter le modèle de financement aux besoins spécifiques des différentes villes du pays.

Notre rapport offre une voie à suivre vers un modèle d'infrastructure plus rapide, plus ciblé, mieux prioritaire et plus viable sur le plan financier. Nous devons agir rapidement. Une infrastructure adéquate permettra à nos villes de demeurer concurrentielles en tant qu'endroits où il fait bon vivre et travailler. Sans cela, nous risquons de prendre encore plus de retard par rapport à nos homologues européens et asiatiques qui investissent beaucoup plus et le font plus rapidement pour demeurer au premier rang mondial des économies urbaines concurrentielles.

Merci beaucoup.

● (1650)

La présidente: Merci beaucoup, madame De Silva.

Nous passons à M. Chong.

L'hon. Michael Chong: Merci, madame la présidente; et merci à tous nos témoins de leurs exposés.

J'aimerais parler des fonds non utilisés. Le mois dernier, dans son rapport, le directeur parlementaire du budget a dit que les dépenses fédérales en infrastructure l'an dernier ont créé au plus 11 000 nouveaux emplois et ajouté 0,1 % au PIB du Canada, ce qui est nettement inférieur aux projections mêmes du gouvernement lorsqu'il a évalué ce que serait la contribution de l'infrastructure à l'économie et à la création d'emplois. Ces données correspondent également au fait que beaucoup de dépenses n'ont pas eu lieu et que les fonds engagés n'ont pas été dépensés.

Le directeur parlementaire du budget a aussi souligné qu'il craignait que les fonds qui n'ont pas été utilisés et qui ont été réaffectés ne soient engloutis par l'inflation au cours de la prochaine décennie, étant donné que l'inflation commence son ascension et que les banques centrales commencent à resserrer leurs politiques. Voilà le contexte dans lequel nous nous retrouvons.

J'ai lu quelques rapports de la Chambre de commerce de Toronto des dernières années. Dans votre tout dernier rapport: « Toronto as a Global City: Scorecard on Prosperity », j'ai remarqué que vous avec conclu: « Enfin, le sous-investissement dans l'infrastructure, en particulier dans la région de Toronto et les environs, constitue un problème chronique pour le Canada. »

Vous pourriez peut-être nous dire quelques mots au sujet des répercussions des fonds non utilisés et de la nécessité de s'attaquer à la durée sans cesse croissante des temps de déplacement pour les millions de personnes qui vivent dans la région du Grand Toronto, de la frustration sans cesse croissante des entreprises de distribution et de logistique, la frustration de plus en plus grande des PME qui cherchent à s'établir dans la région et de la façon dont cela a une incidence réelle sur notre capacité de faire croître l'économie et d'engendrer la prospérité.

● (1655)

Mme Jan De Silva: Bien sûr. Je suis heureuse de vous en parler.

Tout d'abord, pour ce qui est des fonds non utilisés, l'un des plus importants défis que nous ayons à ce moment-ci, c'est le temps qu'il faut pour que des projets progressent suffisamment dans la file pour avoir accès à ce financement. Une approche telle celle que nous proposons, qui faciliterait pour les régions urbaines l'accès aux fonds à différents stades plutôt que d'attendre aux derniers stades, nous permettrait de lancer plus de projets.

Pour ce qui est de la création d'emplois, nous avons réalisé une étude sur Toronto, et non sur d'autres municipalités. Dans le cas des projets d'infrastructure qui ont été approuvés dans la région de Toronto, nous avons recensé les emplois qui seraient créés. On parle de 146 000 emplois au cours des 10 prochaines années, la moitié dans les corps de métier et la moitié dans les services professionnels liés à ces projets d'infrastructure.

Toutefois, notre défi est qu'il y a des obstacles qui empêchent les étudiants de profiter de ces possibilités. Il s'agit là de questions auxquelles nous nous attaquons au niveau provincial.

Par exemple, nos modèles d'apprentissage sont passablement restrictifs. La moitié des jeunes qui poursuivent des carrières dans les corps de métier ne sont pas en mesure d'obtenir des stages d'apprenti de sorte qu'ils ne sont pas en mesure d'obtenir ces postes. Des firmes d'ingénierie et des firmes de services professionnels nous disent qu'elles se rendent dans les écoles secondaires pour parler aux élèves de 9e ou de 10e année des carrières dans ces domaines.

D'après la rétroaction de nos membres, une partie concerne le bassin de talents et une autre partie est tout simplement une question de choix du moment, de jalonnement et de flux des fonds.

L'hon. Michael Chong: L'une des choses mentionnées dans votre rapport était que l'économie du Sud de l'Ontario, plus particulièrement la région du Grand Toronto, le Grand Golden Horseshoe, n'a pas rebondi avec des exportations aussi solides que celles que nous l'avions prévu avec la baisse du dollar et la croissance de l'économie américaine.

Vous avez mis en lumière le fait que l'une des choses qui retient les PME, c'est l'absence d'une infrastructure de transport. Vous avez fait une comparaison dans votre rapport à l'infrastructure du transport dans des endroits comme la Suisse, où les PME sont en croissance et exportent partout dans le monde, et vous avez conclu qu'il s'agit d'un sous-investissement dans l'infrastructure du transport qui freine effectivement la croissance dans le Grand Golden Horseshoe.

Mme Jan De Silva: Oui.

Nous avons publié une série de rapports l'an dernier sur le mouvement des marchandises dans le corridor Toronto-Waterloo. Comme vous le savez, le corridor a récemment fait l'objet d'un appel d'offres dans le cadre de l'initiative des supergrappes pour la fabrication de pointe, en raison de la densité de la fabrication et de la technologie que nous avons dans ce corridor.

Pour que ce corridor connaisse du succès comme centre de fabrication de pointe, le mouvement des marchandises constitue un enjeu crucial. Nous avons recensé le flux du fret dans toute la région. Elle est truffée de goulots d'étranglement, parce qu'une grande partie de l'infrastructure pour le transport du fret est le réseau des autoroutes de la série 400, construites entre les années 1950 et 1970, conçues pour le déplacement des gens et des marchandises. En ce moment, nous avons beaucoup trop de marchandises et beaucoup trop de gens qui essaient d'utiliser les mêmes canaux.

Il s'agit d'un enjeu crucial qui a une incidence sur le commerce: il influe sur notre capacité d'accéder au marché. Vous avez des organisations comme GM qui fabriquent des pièces à Oshawa, dans la partie est de la ville, et qui ont énormément de difficulté à obtenir des pièces juste à temps à leur usine depuis la frontière canado-américaine. Cet enjeu a une incidence sur l'économie, notre capacité manufacturière et notre capacité d'être complètement intégrés à la chaîne d'approvisionnement avec les États-Unis.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à Wendy. Je vais faire attention au temps qui m'est alloué étant donné que je le partage avec mon collègue.

Comme le laisse entendre le nom de ma circonscription — Mississauga-Streetsville —, je suis l'un des députés de Mississauga, la sixième ville en importance au Canada, deuxième dans la région du Grand Toronto. Selon le recensement de 2016, nous avons une population de 721 000 habitants. Il est hautement prioritaire d'obtenir du financement. J'ai été très heureux de l'annonce de près de 339 millions de dollars pour le transport en commun.

Je pense que l'Association canadienne du transport urbain établit des projections du nombre d'usagers des réseaux de transport en commun et transmet ces estimations au gouvernement à des fins d'examen. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont vous réalisez ces recherches sur la projection du nombre d'usagers?

Mme Wendy Reuter: Bien sûr, je serais heureuse de le faire — et Mississauga est également près de chez moi; je comprends la rapidité de sa croissance.

L'Association canadienne du transport urbain fournit des services de données à l'industrie du transport en commun depuis des décennies. Cela fait partie du service que nous offrons à nos membres. Essentiellement, nos membres versent tous les ans des données dans le programme de données de l'Association canadienne du transport urbain, qui aide à définir l'information recueillie et qui les aide à comprendre le genre d'information à fournir. Essentiellement, l'information est ramenée à nos membres qui l'utilisent pour essayer de comprendre les autres réseaux et la comparer à d'autres réseaux. Il s'agit d'un processus annuel de collecte de données sur le nombre d'usagers et d'autres données d'exploitation depuis presque aussi longtemps que l'Association canadienne du transport urbain existe.

● (1700)

M. Gagan Sikand: Peut-être que c'est un peu évident, mais pourquoi est-il important de connaître les projections sur le nombre d'usagers?

Mme Wendy Reuter: Bien entendu, étant donné que nous considérons que le nombre d'usagers est lié au financement, c'est important d'un point de vue économique. Il est important de comprendre la situation sous l'angle des services publics, puisqu'ils offrent un service. On utilise le nombre d'usagers comme indicateur de la demande depuis un certain temps. Toutefois, ce n'est pas la seule mesure des avantages. C'est avantageux pour les usagers, mais le transport en commun offre beaucoup plus d'avantages aux collectivités, depuis la réduction de la congestion jusqu'à la réduction des gaz à effet de serre, en passant par la contribution à la santé publique.

Bien que le nombre d'usagers ait été une mesure clé des services publics, ce n'est pas la seule mesure du succès d'un réseau de transport en commun dans une collectivité.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Monsieur Fragiskatos.

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Madame Reuter, dans le même ordre d'idées, j'aimerais faire suite en disant que je pense que ce modèle, c'est-à-dire l'approche qui met l'accent sur le nombre d'usagers, est extrêmement bénéfique. Non seulement les grandes collectivités reçoivent des fonds pour le transport en commun, mais les collectivités de taille moyenne comme London, en Ontario, en reçoivent aussi. Je suis l'un des trois députés de la Chambre des communes qui représentent London, qui reçoit des sommes très substantielles. Pas plus tard que le mois dernier, London a reçu son plus important engagement en matière de financement, d'ailleurs pour le transport en commun — 204 millions de dollars. La ville déborde d'enthousiasme. On n'a pas encore à ce moment-ci de plan précis de transport en commun financé, parce que la ville n'a pas encore présenté son analyse de rentabilisation pour examen et analyse, mais tous s'entendent pour dire qu'il nous faut un meilleur réseau de transport en commun dans la ville. Ce sont des modèles comme celui-ci qui ont permis à notre ville de recevoir son plus important engagement en matière de financement. Je suis venu à Ottawa en partie pour me battre en vue d'un meilleur réseau de transport en commun, et ceci le rend possible.

Sous le gouvernement précédent, M. Harper a soutenu que dans le cadre de ce qu'il appelait un fédéralisme d'ouverture, le gouvernement fédéral devrait se retirer des infrastructures et les confier aux provinces. Il a reformulé ce point de vue un peu plus tard, mais c'est généralement l'opinion à laquelle il était attaché au départ.

Le gouvernement fédéral finance jusqu'à 60 % des projets d'infrastructure dans les petites collectivités et 40 % d'autres projets, notamment le transport en commun. Si nous devions nous retirer au lieu de nous impliquer et d'adopter l'idée selon laquelle nous avons un véritable rôle à jouer, si les municipalités étaient obligées de vraiment compter sur les provinces pour le transport en commun, qu'est-ce que cela signifierait pour les municipalités? Je ne pense pas que l'octroi de 204 millions de dollars à London se serait réalisé.

Mme Wendy Reuter: C'est certainement le résultat que nous avons constaté grâce à ce financement. L'investissement fédéral dans les infrastructures de transport en commun est une réalité depuis maintenant plus d'une décennie. Graduellement, l'incidence de cet investissement a permis à l'industrie du transport en commun de donner suite à ces investissements dans le transport en commun. Ce plan particulier prévoit un financement à long terme et prévisible des infrastructures. Il permet à ces collectivités de réfléchir à plus long terme qu'auparavant à la façon dont elles devront pouvoir se déplacer, pas seulement cette année et l'an prochain, mais dans 10 ans d'ici, ainsi qu'aux plans d'infrastructure et de gestion des biens dont elles auront besoin pour y arriver.

Nous parlons d'investissements nettement plus importants qu'elles sont en mesure d'envisager au cours de cette période que ceux auxquels elles ont pu songer auparavant. On ne parle pas seulement de réseaux plus grands. Le fait que ce financement soit souple, disponible et accessible pour les collectivités plus petites aussi leur permet de réfléchir à la façon de faciliter les choses et de répondre aux besoins de leurs collectivités, et ce, de façon significative.

La présidente: Merci beaucoup; je suis désolée de vous interrompre.

Madame Sansoucy.

[*Français*]

Mme Brigitte Sansoucy: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à Mme Reuter, mais n'hésitez pas, madame De Silva, si vous voulez ajouter quelque chose.

J'ai compris que de nombreux engagements avaient été pris en ce qui concerne la première phase du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, mais que, malheureusement, le temps requis pour conclure les négociations bilatérales et approuver la liste de projets ont entraîné des retards, étant donné la complexité des projets d'infrastructure de transport en commun, comme vous l'avez bien démontré, le processus d'approvisionnement et les courtes saisons de construction. Par conséquent, certains projets ne seront malheureusement pas terminés d'ici la date limite du 31 mars 2019.

Vous nous avez présenté les trois facteurs qui ont contribué à cette situation. J'aimerais entendre ce que vous avez à dire au sujet des conséquences que cela va occasionner. Selon vous, quelles sont les pistes de solution qu'on pourrait mettre en avant pour que cela se déroule mieux lors des ententes futures?

● (1705)

[*Traduction*]

Mme Wendy Reuter: Je crois comprendre qu'il s'agit des facteurs que nous avons recensés au début et sur la façon dont nous pouvons tirer des leçons de ces possibilités quant à la manière dont le financement peut être efficace à l'avenir.

Le premier porte sur l'écart entre ce qui se passe sur le terrain et la façon dont les fonds sont acheminés et les rapports sous l'angle de la budgétisation. Voilà pour le premier facteur, comprendre quels sont les plans du projet et qu'ils se déroulent sur le terrain, même si le financement n'est pas encore déclaré à Ottawa. Voilà l'élément numéro un; reconnaître cette situation constitue la première question. L'incidence économique se fait déjà sentir sur le terrain. Les municipalités et les réseaux de transport en commun investissent déjà; ils passent des marchés; ils construisent; et nous attendons que la paperasse, essentiellement, parvienne à Ottawa et que le financement soit octroyé.

Le deuxième concerne le moment où les factures arrivent à Ottawa et la détermination de la proportion dans laquelle elles sont payées. À mesure que les factures arrivent, elles sont payées selon la proportion fédérale du projet en question: 40 % ou 50 %, d'autres variantes dans d'autres endroits. Cela se fait en fonction d'une facturation individuelle. Une chose que nous pourrions envisager, lorsque nous comprendrons quelle sera l'estimation totale du projet, et que le gouvernement aura compris quelle sera sa contribution, c'est la possibilité que le gouvernement fédéral verse une plus grande proportion de sa contribution à un niveau plus élevé dès les premières étapes, qu'il investisse dans ces projets, puis continue à maintenir le plafond de la contribution totale, 40 % ou 50 %.

Ceci permettrait d'acheminer les fonds plus rapidement au projet; ceci permettrait aux projets de transport en commun de ne pas devoir fournir exactement les fonds de contrepartie selon un calendrier. Les contributions municipales et provinciales se dissocieraient de cette exigence et s'il y avait des écarts vers la fin du projet, il y aurait des possibilités de faire le rapprochement avec la contribution fédérale.

Mme Jan De Silva: Je suis d'accord avec les observations au sujet du calendrier de financement et de son avancement. L'autre élément dont je voudrais parler, plus particulièrement, dans le contexte de la région du Grand Toronto et de Hamilton, même jusqu'à Waterloo, c'est que nous travaillons de plus en plus avec les villes pour dire qu'il ne faut pas penser qu'il s'agit du projet d'une ville, parce que la réalité est que notre main-d'œuvre et nos entreprises sont présentes dans toute la zone.

Il y a une proposition que nous préconisons dans le corridor Toronto-Waterloo pour que tous les services municipaux de transport en commun soient intégrés à l'intérieur d'un organisme super-régional. Il aurait la portée et l'ampleur d'un projet qui pourrait intéresser la Banque de l'infrastructure et, éventuellement, les régimes de pension, puis il nous permettrait de disposer du financement dont nous avons besoin pour les technologies de première étape et de dernière étape afin de créer une expérience utilisateur transparente d'un bout à l'autre. Elle réduirait aussi éventuellement une partie du fardeau sur le financement fédéral pour que ces projets passent en mode accéléré. Voilà une autre façon pour nous d'essayer de nous attaquer à la question.

La présidente: Madame Sansoucy, votre temps est écoulé.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Andrew, il y a environ trois ans, le pays était au bord d'une récession. Les choses n'allaient pas très bien. Il est survenu tout un changement.

De votre point de vue, puisque nous sommes près du plein emploi, quelle est pour vous la capacité de trouver les gens dont vous avez besoin pour faire le travail que vous faites?

● (1710)

M. Andrew Stevenson: J'abonde dans le même sens des observations faites précédemment selon lesquelles des firmes d'ingénierie, dont notre société sœur fait partie, cherchaient à recruter des gens plus tôt. Nous avons constaté qu'avec non seulement des experts-conseils, mais des entrepreneurs [...] et je le dis en plaisantant, qu'il est heureux que le pétrole ait chuté, parce que beaucoup de ces personnes étaient disponibles pour faire les projets liés au renouvellement des infrastructures.

M. Ken Hardie: Alors, pensez-vous qu'il est nécessaire d'avoir des programmes complémentaires du gouvernement fédéral ou des provinces pour investir dans les métiers auxquels les gens faisaient allusion un peu plus tôt?

M. Andrew Stevenson: Ce serait de toute évidence avantageux.

M. Ken Hardie: Madame De Silva, je tiens à parler de votre stratégie urbaine nationale.

Je vois certainement l'avantage d'avoir une stratégie urbaine nationale et le soutien du gouvernement fédéral pour le financement des infrastructures.

Qu'en est-il de la nécessité d'une planification urbaine appropriée au niveau urbain? Je parle de la planification de l'utilisation des terres, de la préservation des terres industrielles, de s'assurer que nous ne parlons pas d'avoir des usines de production ici et des entrepôts là-bas. Dans quelle mesure pensez-vous que nous avons correctement harmonisé tous ces éléments pour tirer parti, disons, d'un investissement national dans l'infrastructure?

Mme Jan De Silva: Vous avez tout à fait raison. Il est fondamental que nous ayons une forme quelconque de plan économique régional qui ancre ce processus de planification.

Nous allons réaliser un projet pilote pour le Canadian Global Cities Council dans le corridor Toronto-Waterloo. Nous collaborons avec plusieurs établissements d'enseignement et d'autres organisations pour examiner la croissance de la population, les tendances économiques, les besoins en infrastructure pour l'économie, ce genre de choses, afin de nous donner un tel plan. Il s'agit d'un fondement crucial pour que toute forme de stratégie urbaine nationale fonctionne.

M. Ken Hardie: Je pense que c'est M. Leipert qui a dit l'autre jour qu'il s'inquiétait du fait que le gouvernement fédéral verse de l'argent et que quiconque l'obtenait l'utilisait comme il le jugeait bon. Il s'inquiétait, je pense, de cendriers aux arrêts d'autobus ou quelque chose du genre. Non, c'était quelqu'un d'autre.

Étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps, je vais céder le reste de mon temps à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Hardie. Je l'apprécie.

Nous avons parlé plus tôt des partenariats et des investissements évidents en infrastructure. Nous vous remercions sincèrement de votre contribution continue pour vous assurer que ces investissements débouchent sur une gestion rigoureuse des actifs.

J'aimerais creuser un peu plus et je m'intéresse vraiment beaucoup aux investissements qui peuvent être réalisés pour assurer une infrastructure intégrée plus robuste avec, comme vous l'avez mentionné, madame De Silva, le transport et d'autres secteurs, et ce, de façon binationale. Que pouvons-nous faire ensemble pour que cela se fasse plus rapidement?

Mme Jan De Silva: Bien entendu, avec tout le concept ou la prémisse de la stratégie urbaine nationale ancrée par un plan régional, cela aide vraiment à stimuler la discussion et à mieux comprendre les besoins. Par exemple, au lieu de débattre d'une seule voie de transport en commun, il faut examiner l'ensemble de la zone économique en tenant compte de la situation dans son ensemble, de ce qui est nécessaire et de la façon dont nous envisageons différents mécanismes de financement. S'agit-il d'un projet de type REM comme à Montréal et auquel vous faites participer la Caisse de dépôt? S'agit-il de quelque chose qui doit se produire beaucoup plus localement? Je pense que c'est véritablement ancré dans un plan économique régional. Bien entendu, mes partenaires du Canadian Global Cities Council sont très intéressés à aller de l'avant avec ce genre d'analyse comparative et d'approche.

La présidente: Monsieur Badawey, vous avez quatre minutes.

M. Vance Badawey: J'aimerais aller un peu plus loin. Encore une fois, je tiens à vous remercier de votre présence. Il ne fait aucun doute que votre participation a été très précieuse, parce que nous ne pouvons tout simplement pas le faire seuls. Nous traitons avec le secteur privé, vous, la FCMA, nos partenaires, les municipalités.

Cela dit, lorsque nous parlons d'infrastructure, nous parlons souvent de ce qui est évident: les investissements en infrastructure, l'élimination du fardeau financier sur les contribuables fonciers, les contribuables qui paient des taxes sur l'eau et les eaux usées et, bien sûr, les générations futures qui devront assumer cette dette d'infrastructure. Ce qui contribue davantage à cela, c'est le rendement de ces investissements en fonction de facteurs économiques.

Vous avez parlé plus tôt du port d'Oshawa et des défis que nous avons à cet endroit. De plus, nous voyons les goulots d'étranglement à Niagara lorsque l'on franchit la frontière internationale, depuis la ville de New York et la côte Atlantique jusqu'à Philadelphie, à Baltimore; et la liste se poursuit jusque dans l'ouest de l'État de New York, au Peace Bridge, en Ontario. Puis tout s'immobilise lorsque vous arrivez au Queen Elizabeth Way, la 401, la 407 et tous les axes routiers. Vous avez le canal Welland, vous avez le Saint-Laurent et vous avez les Grands Lacs. Il s'agit d'un réseau des Grands Lacs partagé entre les États-Unis et les États. Il suit le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, des deux côtés de la frontière.

J'aimerais que vous me fassiez part de quelques idées au sujet de la chaîne d'approvisionnement. Vous êtes tous dans ce milieu. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la chaîne d'approvisionnement actuelle et ce que nous devrions vraiment cibler en matière de partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités et le secteur privé, en allant au-delà de ce qui est évident et de ce qui est traditionnel. En tenant compte de meilleurs rendements, que devrions-nous cibler avec les investissements pour améliorer ce réseau binational intégré?

● (1715)

Mme Jan De Silva: Si vous me permettez d'en parler dans le contexte du travail que nous avons fait dans le Sud de l'Ontario, c'est aussi une question de savoir où nous avons une capacité dans cette région. Nous devrions nous tourner vers Welland. Nous nous intéressons en fait à Hamilton, parce que l'aéroport, le port et l'accès ferroviaire y ont une capacité. Nous essayons de voir si cela pourrait être un point de rassemblement pour les marchandises qui entrent au pays.

M. Vance Badawey: Pouvez-vous nous expliquer qui est « nous »?

Mme Jan De Silva: Nous, la Chambre de commerce de la région de Toronto, de concert avec les autres chambres et le corridor Toronto-Waterloo, considérons qu'il pourrait s'agir d'un point de rassemblement pour les marchandises qui entrent au Canada et qui pourraient être redéployées par divers modes pour se rendre aux endroits où elles doivent se rendre dans toute la région et, réciproquement, pour les marchandises qui prennent la direction du Sud, pour utiliser la région comme point de rassemblement.

M. Vance Badawey: Si vous me le permettez, madame De Silva, vous envisagez de prendre la région du Grand Toronto qui a déjà été comme celle-ci en fait de taille et de grappe économique, puis d'élargir maintenant la grappe de façon à inclure la région de K-W, la région de Hamilton, la région de Niagara et même l'ouest de l'État de New York jusqu'à la côte Atlantique qui, soit dit en passant, est une économie passablement robuste. C'est une journée de route et plus de 44 % du revenu annuel de l'Amérique du Nord. Cela étant dit, il s'agit vraiment d'améliorer l'infrastructure par rapport aux investissements qui sont faits pour renforcer une grappe économique binationale.

Mme Jan De Silva: Je suis d'accord.

J'ai d'ailleurs un bref commentaire à ce sujet. Nous coordonnons toutes nos recherches avec les mêmes chercheurs qui travaillent avec le conseil économique des Grands Lacs. Nous avons donc une vue d'ensemble et les points sensibles se trouvent du côté ontarien. Ce n'est pas tellement du côté des États-Unis; c'est vraiment une question qui se pose une fois que les marchandises franchissent la frontière. Comment pouvons-nous accélérer le déploiement jusqu'aux endroits où elles doivent se rendre?

M. Vance Badawey: Vous avez un excellent point.

Cela mène aussi à un autre projet sur lequel votre comité se penche au sujet des corridors commerciaux. L'une des choses que le ministre Garneau a annoncées, c'est que son initiative de corridor commercial vise à éliminer ces goulots d'étranglement. Nous le constatons dans la plus grande région économique du Canada, celle du Grand Toronto, et dans la région de Niagara. Ces investissements sont donc nécessaires.

Merci.

La présidente: Nous passons à M. Chong.

L'hon. Michael Chong: Je remercie nos invités de leurs témoignages.

J'aimerais simplement revenir à la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. Le directeur parlementaire du budget a publié un certain nombre de rapports qui critiquent le plan d'infrastructure du gouvernement ou son absence de plan. Le directeur parlementaire du budget critique le fait que l'infrastructure du gouvernement ne produit pas la croissance économique et la création d'emplois qui avaient été promises. Il critique le fait que le gouvernement a laissé des fonds importants non utilisés et les a réaffectés aux années à venir.

J'aimerais revenir à la réalité sur le terrain pour les électeurs que je représente dans le Sud de l'Ontario et pour les gens de partout au pays qui sont frustrés par un sous-investissement dans l'infrastructure. Statistique Canada nous dit que chaque jour, au Canada, 16 millions de personnes quittent leur maison pour se rendre au travail — 16 millions de Canadiens chaque jour —, dont 12 millions vivent dans nos régions urbaines. Statistique Canada a également indiqué dans son tout dernier rapport que les temps de déplacement augmentent. Ils ont augmenté de 3 % au cours de la période quinquennale visée par son rapport de novembre dernier, une augmentation de 3 % des temps de déplacement. Dans la seule région de Toronto, les temps de déplacement sont maintenant de plus d'une heure, dépassés seulement par ceux des gens qui vivent à New York, où le revenu des ménages est le double de celui qu'on enregistre dans la région du Grand Toronto, et les gens s'impatientent de plus en plus.

Les gouvernements ne cessent de dire qu'ils vont faire ces investissements, mais la réalité sur le terrain, c'est que le navettage prend de plus en plus de temps, la circulation empire et ils ne voient pas les résultats. Si le temps de déplacement moyen dans la région métropolitaine de recensement de Toronto, selon les données de Statistique Canada, est de plus d'une heure, vous pouvez avoir la certitude que pour beaucoup de gens, c'est nettement davantage une heure et demie ou deux heures. Cela nuit à la qualité de vie quotidienne des gens et à notre capacité de faire croître l'économie et d'engendrer la prospérité que nous souhaitons tous. Je parle tout simplement au nom de ces gens aujourd'hui. C'est ce que j'entends le plus souvent, que les gens sont frustrés, coincés dans la circulation. Un camion se renverse sur la 401 et vous avez un refoulement qui dure toute la journée. Vous avez un refoulement sur des dizaines de milles. La situation se détériore tellement que les forces policières ont recours à des drones pour essayer de déterminer où se trouvent les lieux des accidents, pour essayer d'atténuer les congestions. La situation ne s'améliore pas, elle empire. Nous, le Comité, essayons de déterminer où se trouvent les problèmes dans les programmes d'infrastructure du gouvernement et de formuler des recommandations pour les aplanir afin que nous puissions verser les fonds plus rapidement et nous attaquer à ce véritable problème de qualité de vie pour les Canadiens.

● (1720)

La présidente: Pourriez-vous faire de brefs commentaires sur les propos de M. Chong?

Mme Wendy Reuter: Il est certain que la congestion, les temps de déplacement, sont des situations très pertinentes dans l'industrie du transport en commun. Je ressens aussi cette douleur. Je fais partie de ces gens qui passent une heure et demie chaque jour pour faire ce que je fais. Cela n'inclut pas venir à Ottawa. Ceux d'entre nous qui travaillent à l'Association canadienne du transport urbain savent très bien ce qu'il faut pour se déplacer, surtout dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.

L'occasion que ce fonds crée est sans précédent pour les collectivités dotées d'un réseau de transport en commun de songer à l'offrir différemment, d'investir dans les infrastructures qui permettront aux personnes qui se joignent au transport en commun de se déplacer de façon fluide. Nous voyons des investissements incroyables dans des programmes comme le système léger sur rail, qui permet aux gens de délaisser la voiture, d'éviter les endroits congestionnés et de se déplacer librement. Nous voyons aussi des investissements dans le transport ferroviaire lourd et les possibilités qui se multiplient dans les liaisons avec le réseau ferroviaire et les liaisons métropolitaines dans leur réseau ferroviaire lourd. Nous voyons aussi des investissements dans le transport rapide par autobus...

La présidente: Madame Reuter, je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Il nous reste quelques minutes pour les travaux du Comité.

Merci beaucoup à tous d'être venus. Nous allons suspendre nos travaux pour permettre à nos témoins de quitter la salle, puis nous poursuivrons à huis clos pour une brève discussion.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca